LE CONSEIL GÉNÉRAL DU BAS-RHIN
AU 67 DE VOS VIES

préserver **LA FAUNE ET LA FLORE**

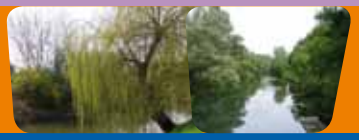
renforcer **LA CONCERTATION** avec l'ensemble des acteurs

réduire **LA CONSOMMATION D'ESPACE**

expérimenter **DES TECHNIQUES ET MATÉRIAUX INNOVANTS**

repositionner la route comme un élément utile à **TOUS LES MODES DE TRANSPORT**

favoriser **LES ASPECTS SOCIAUX ET SOCIO-ÉCONOMIQUES** des territoires



protéger **LES RESSOURCES PRIMAIRES**

veiller à l'insertion des routes dans **LE PAYSAGE**

veiller à **LA SANTÉ** et à **LA SÉCURITÉ**

GUIDE « L'ÉCO-ROUTE : UNE ACTION DÉPARTEMENTALE, POUR UNE MOBILITÉ DURABLE »

Approuvé en séance plénière du 25 octobre 2010

DÉVELOPPEMENT DURABLE

CONSEIL GÉNÉRAL BAS-RHIN

www.bas-rhin.fr

éDITO

Avec la mise en œuvre de l'Agenda 21 du Conseil Général depuis 2006, notre collectivité est engagée dans une démarche ambitieuse en matière de développement durable. Cette stratégie passe notamment par la préservation de la biodiversité et des milieux naturels, la lutte contre le réchauffement climatique et des innovations pour un développement favorable à la compétitivité et à l'emploi.

Nos concitoyens adhèrent très largement à ces principes et sont en attente de politiques prenant en compte notre environnement et la sécurité routière. En matière de déplacements, nous leur proposons des offres de transports en commun toujours plus larges et attrayantes ainsi que des solutions intermodales, en partenariat avec les autres autorités organisatrices de transports.

Les transports en commun ne peuvent toutefois pas répondre à l'ensemble des besoins de déplacement, notamment pour le monde économique dont le développement est conditionné par une meilleure accessibilité et pour les territoires ruraux, où la route gardera une place prépondérante.

Le Département se doit donc de proposer un réseau routier départemental compatible avec notre ambition en faveur du développement durable. La démarche Eco-route qui vise à concilier : les besoins d'amélioration du réseau et les principes de développement durable, constitue un nouveau défi qu'il nous faut relever pour réduire l'impact environnemental de nos infrastructures tout en améliorant leur sécurité et en maintenant leurs capacités opérationnelles au service de la desserte des territoires.

Ce défi nécessite tout d'abord de pérenniser nos bonnes pratiques et dans un second temps, d'en développer de nouvelles.

C'est tout l'enjeu de cette démarche qui mobilise nos équipes en interne et nos partenaires extérieurs autour de projets riches de sens et préparant l'avenir.

Le Président du Conseil Général du Bas-Rhin

SOMMAIRE

→ LE CADRE DE RÉFÉRENCE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
- Le contexte international
- Les engagements de la France

→ LA POLITIQUE DU BAS-RHIN
- Les principes à respecter
- Les étapes du pilotage
- Hommes & Territoires
- L'Agenda 21 départemental

→ LA DÉMARCHE DU SERVICE DES GRANDS PROJETS D'INFRASTRUCTURES
- Le rôle du service des grands projets d'infrastructures
- Le guide de l'Eco-route
- La 1re étape : « les bonnes pratiques actuelles à pérenniser »
- La 2e étape : « les nouvelles pratiques à développer »

→ LA PRÉSENTATION DES ENJEUX
- Renforcer la concertation avec l'ensemble des acteurs
- Repositionner la route comme un élément utile à tous les modes de transport
- Favoriser les aspects sociaux et socio-économiques des territoires
- Préserver la faune et la flore
- Veiller à l'insertion des routes dans le paysage
- Veiller à la santé et à la sécurité
- Protéger les ressources primaires
- Réduire la consommation d'espace
- Expérimenter des techniques et matériaux innovants

→ RAPPEL : LES PHASES, LE CONTENU ET LA DURÉE D'UNE OPÉRATION ROUTIÈRE

→ LE SCHÉMA SYNTHÉTIQUE DES BONNES PRATIQUES ACTUELLES À PÉRENNISER

→ LES FICHES-ACTIONS
- Le mode d'emploi
- Les différentes fiches

→ LES GRILLES-QUALITÉ DÉVELOPPEMENT DURABLE
- Le mode d'emploi
- Les études préliminaires
- Les études préalables à la DUP
- La conception et la réalisation
- L'évaluation et le suivi

→ L'ÉVALUATION ET LE SUIVI

→ ANNEXES

Guide de l'Éco-route • Pôle aménagement du territoire • Service des grands projets d'infrastructures CONSEIL GÉNÉRAL BAS-RHIN

Le cadre de référence du développement durable

Le contexte international

Au début des années 70, les questions fondamentales suivantes sont posées : comment concilier progrès économique et social sans mettre en péril l'équilibre naturel de la planète ? Comment répartir les richesses entre les pays du Nord et ceux du Sud ? Comment donner un minimum de richesses à des millions d'hommes, de femmes et d'enfants encore démunis à l'heure où la planète semble déjà asphyxiée par le prélèvement des ressources naturelles et par les rejets liés au mode de vie occidental ? Et surtout, comment faire en sorte de léguer une terre en bonne santé aux générations futures ?

Le concept de développement durable est né pour essayer de donner une réponse concrète à ces interrogations.

A long terme, le développement ne sera possible que s'il est économiquement efficace, socialement équitable et écologiquement tolérable.
Parallèlement à ce questionnement, des conférences et sommets internationaux se succèdent. Des protocoles sont élaborés, des accords sont signés. Toutefois, leur application est lente et parfois insuffisamment précise.

Les engagements de la France

Ces dernières années, cette volonté internationale a été traduite en France par le biais de différentes démarches.

LA MISE EN PLACE DE PROJETS TERRITORIAUX DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer propose, depuis 2005, un cadre de référence afin de faciliter la mise en place des projets territoriaux de développement durable. Il valorise les expériences pionnières menées par les collectivités territoriales, en matière de développement durable.

CE CADRE DE RÉFÉRENCE VISE DES FINALITÉS TRANSVERSALES ET INTERDÉPENDANTES :

La lutte contre le changement climatique et la protection de l'atmosphère
Pour limiter l'élévation de la température mondiale, la France a fixé comme objectif de diviser par quatre ses émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050. Maîtrise de la demande d'énergie et recours aux énergies renouvelables devront orienter les choix de développement territorial. En parallèle, prévenir les effets inévitables du réchauffement déjà à l'œuvre obligera à prendre des mesures d'adaptation dans différents domaines.

La conservation de la biodiversité, la protection des milieux et des ressources
Les biens et services apportés par la biodiversité sont innombrables et pour la plupart irremplaçables. Il est urgent, si l'on souhaite léguer aux générations futures une planète vivable, de préserver au maximum la diversité biologique, et de mettre en œuvre une gestion raisonnée des milieux et des ressources naturelles. Ceci demande des modifications de comportements, ainsi que des choix économiques et politiques forts.

La cohésion sociale et la solidarité entre territoires et entre générations
Priorité nationale sans cesse réaffirmée, la cohésion sociale suppose de recréer ou de renforcer le lien entre êtres humains, entre sociétés et entre territoires, et de s'assurer d'un juste partage des richesses.

L'épanouissement de tous les êtres humains
Permettre à tous l'épanouissement par l'accès aux biens et services essentiels, sans hypothéquer les possibilités d'épanouissement des générations futures ni de ceux et celles qui vivent ailleurs sur la planète, est le gage d'un développement harmonieux des territoires.

La dynamique de développement suivant des modes de production et de consommation responsables
Une consommation et une production plus responsables se doivent d'être à la fois moins polluantes, moins prédatrices en termes de ressources et de milieux naturels, et de limiter au maximum les risques pour l'environnement et les conditions de la vie sur terre. L'objectif du progrès social et de l'épanouissement de chacun doit orienter les choix économiques et l'innovation.

Les 5 finalités seront croisées aux enjeux identifiés par le SGPI (voir « la présentation des enjeux »).

Les engagements de la France

LE GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT ET SES LOIS

En 2007, le Grenelle de l'Environnement, grande consultation nationale, a été lancé auprès des collectivités territoriales, de l'Etat, des associations, des entreprises et des syndicats. Les tables rondes ont permis d'aboutir à des propositions d'actions.
La loi Grenelle 1, du 5 août 2009, regroupe un ensemble d'engagements et d'objectifs généraux à moyen et long termes dans les domaines du bâtiment, de l'énergie, des transports, de la biodiversité ou encore de la gestion des déchets, la santé et la gouvernance.
La loi Grenelle 2, promulguée le 12 juillet 2010, est un texte d'application et de territorialisation du Grenelle Environnement et de la loi Grenelle 1. Elle décline chantier par chantier, secteur par secteur, les objectifs entérinés par le premier volet législatif du Grenelle Environnement.

LA STRATÉGIE NATIONALE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Une première stratégie a été élaborée pour la période 2003-2008. La seconde, pour la période 2010-2013, formalise les objectifs du Grenelle et le cadre législatif qui en découle en prenant en compte : la crise économique, la crise écologique et les changements sociaux.

Cette stratégie propose de développer une économie verte tout en poursuivant un objectif de justice et d'équité sociale. Pour cela, les 9 défis à relever sont :

- **défi n° 1 :** une consommation et une production durables
- **défi n° 2 :** la société de la connaissance
- **défi n° 3 :** la gouvernance
- **défi n° 4 :** le changement climatique et l'énergie
- **défi n° 5 :** les transports et la mobilité durables
- **défi n° 6 :** la conservation et la gestion durable de la biodiversité et des ressources naturelles
- **défi n° 7 :** la santé publique, la prévention et la gestion des risques
- **défi n° 8 :** la démographie, l'immigration et l'inclusion sociale
- **défi n° 9 :** les défis internationaux en matière de développement durable et de lutte contre la pauvreté dans le monde

Défi n° 5 : Les transports et la mobilité durables

Exemples de leviers d'action

- Améliorer la transparence des évaluations et des processus de décisions relatifs aux infrastructures de transport
- Renforcer l'association des parties prenantes concernées par la réalisation des infrastructures de transport aux différents niveaux territoriaux

Défi n° 6 : Conservation et gestion durable de la biodiversité et des ressources naturelles

Extraits du cadre juridique

- Stopper la perte de la biodiversité sauvage et domestique (Loi Grenelle 1 - article 23)
- D'ici 2012, assurer la protection des 500 captages les plus menacés par les pollutions diffuses, notamment les nitrates et produits phytosanitaires (Loi Grenelle 1 - article 27)
- Acquérir et préserver 20 000 ha de zones humides (Engagement 70c du Grenelle de la Mer)

CE CADRAGE NATIONAL EST PRIS EN COMPTE DANS L'ENSEMBLE DE LA DÉMARCHE DU DÉPARTEMENT DU BAS-RHIN.

Source : Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer.

LA POLITIQUE DU BAS-RHIN

La démarche proposée est fondamentale pour la réussite d'un projet. Les échanges et les témoignages de multiples acteurs des territoires ayant déjà entrepris des démarches similaires ont conduit le Département du Bas-Rhin à focaliser l'analyse de toutes les démarches de développement durable sur des principes et des étapes du pilotage.

Les principes à respecter

PORTER UN REGARD GLOBAL

Il s'agit de prendre en compte les différentes composantes du milieu qui vont agir et rétroagir entre elles.
Pour cela, la création de passerelles entre les agents est nécessaire, afin de mutualiser les compétences et connaissances dans un objectif commun, celui de la prise en compte globale d'un projet ou d'un dispositif.
Une transversalité est à rechercher du côté des différents services et partenaires institutionnels ou privés.

PARTICIPER ET FAIRE PARTICIPER

Il s'agit de favoriser la participation et la concertation avec toutes les parties, concernées ou potentiellement intéressées par le projet, aussi bien en interne et en externe.

Favoriser la participation permet d'être au plus près des besoins et des attentes des citoyens ; informer, être à l'écoute, recueillir des informations et des avis, lever les freins au changement, confronter les points de vue différents, faire émerger l'intelligence collective, préparer et faciliter la mise en œuvre des projets et bénéficier en aval d'un retour d'expérience indispensable à l'évaluation.

SUBSIDIARITE

Selon le principe de subsidiarité, la responsabilité d'une action publique relève de la plus petite entité capable de résoudre le problème.
Concrètement, selon ce principe, le Conseil Général n'agit que lorsque son action est plus efficace qu'une action entreprise au niveau local (communauté de communes, communes…), sauf bien sûr pour les domaines qui relèvent de sa compétence exclusive.

RESPONSABILISER

La mise en œuvre du développement durable nécessite la prise de conscience et la participation de chacun, encouragé à agir à titre individuel et collectif, tant en ce qui concerne ses pratiques professionnelles que personnelles, en réinterrogeant ses actions et les dispositifs en place selon les principes du développement durable.

Source : Agenda 21 du Département du Bas-Rhin

Les étapes du pilotage

ANTICIPER, PREVOIR ET PREVENIR

L'anticipation vise à faciliter la prise de décision sur la base de scénarios possibles et à mettre au point des stratégies afin de ne pas subir les événements probables.

La prévention consiste, quant à elle, à prendre des mesures pour éviter qu'un accident ou un dysfonctionnement ne survienne. Il s'agit à la fois de limiter le risque, de prévoir des dispositifs pour combattre le problème s'il survient, et/ou de limiter l'étendue et la gravité de ses conséquences.
Parallèlement aux actions curatives, des moyens et actions peuvent aussi être mis en œuvre en amont pour éviter ou limiter les dysfonctionnements déjà observés ou prévisibles.

En outre, dans le cadre d'une analyse en coût global, agir en amont par la prévention s'avère souvent plus économique que de mener une action curative.

EVALUER

L'évaluation des politiques est une démarche volontaire de questionnement dans le but d'infléchir, de réorienter ou de confirmer des politiques engagées.

Elle conduit à analyser le coût d'une politique ou action au regard de son efficacité et de son impact, permettant ainsi de répondre au mieux aux besoins réels des citoyens, dans un souci d'équité et de pertinence.

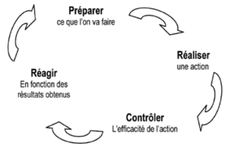
Elle constitue l'un des instruments d'aide à la décision.

En matière de développement durable, l'évaluation porte tant sur la pertinence et l'efficacité des actions menées que sur les méthodes de travail mises en œuvre et sur l'attention portée à l'évolution des besoins et attentes de la population.

AMELIORER CONTINUELLEMENT

L'objectif est d'améliorer l'efficacité et la pertinence de nos actions et de nos politiques de façon proactive, avant qu'un dysfonctionnement ou une dérive ne survienne.

La démarche d'amélioration continue a été formalisée par la Roue de Deming :



Source : Agenda 21 du Département du Bas-Rhin

La politique du Bas-Rhin

Hommes & Territoires

En 2002, le Conseil Général du Bas-Rhin s'est engagé dans la démarche dans la démarche « Hommes & Territoires » afin d'anticiper la deuxième vague de décentralisation.

Il s'agissait d'ajuster les politiques départementales aux changements à venir, en plaçant l'Homme et son territoire au cœur du débat.

La démarche s'est déroulée de la façon suivante : l'élaboration d'un diagnostic, la conduite de concertations thématiques et territoriales pour définir les principales orientations, la définition et l'adoption de programmes d'actions.

Cette démarche a permis : d'aboutir à l'Agenda 21 départemental, d'inventer de nouveaux modes de partenariat avec les territoires, pour assurer un développement équilibré et durable du Bas-Rhin et d'adapter l'organisation interne du Conseil Général en conséquence.

L'Agenda 21 départemental

Depuis 2007, **l'Agenda 21 départemental** fixe le cap sur le développement durable. Il met en perspective les engagements pris et permet d'en assurer le suivi.

Les actions visent à concilier développement local, cohésion sociale et territoriale, et protection de l'environnement et du cadre de vie.

Après 4 ans de mise en œuvre, la reconnaissance officielle du Ministère en charge du Développement Durable et la réalisation d'un bilan, il a été décidé de se doter d'un **Agenda 21 de deuxième génération.**

Les objectifs généraux sont maintenus : prendre en compte le développement durable dans l'ensemble des projets départementaux, impliquer toutes les directions et aboutir à des résultats concrets.

La démarche du service des grands projets d'infrastructures

Le rôle du service des grands projets d'infrastructures

Le développement d'une mobilité durable est l'un des huit enjeux de l'Agenda 21 actuel. Cette mobilité durable se traduit par la recherche de la meilleure complémentarité possible entre tous les modes de transport, qu'ils soient collectifs ou individuels. Celle-ci passe notamment par **l'actualisation du schéma routier départemental,** approuvé le 10 décembre 2007.

Parallèlement à la démarche « des Hommes & des Territoires » s'est construit un projet d'administration qui s'est décliné ensuite en projets de pôles, de directions et de services, auquel appartient le **projet de service du « service des grands projets d'infrastructures » (SGPI).**
Une des conclusions du projet de service est le besoin de réorganiser la gouvernance des projets. Celle-ci se concrétise par l'application du développement durable lors des différentes phases des projets routiers. Toutefois, deux phases révèlent des enjeux particuliers : d'une part le développement des études préliminaires et d'autre part la systématisation de l'évaluation et du suivi des réalisations.

Le guide de l'éco-route

Un groupe-projet a été constitué afin de prendre en compte les enjeux globaux de développement durable et de les transposer concrètement par des actions dans les opérations d'investissement routier.

Les objectifs de la démarche Eco-route sont :
- de sensibiliser les agents du service au développement durable
- afin de réaliser des routes plus respectueuses de ses principes

L'outil permettant de d'atteindre ces objectifs est le guide de l'Eco-route.

Il a été décidé de l'élaborer en deux étapes.

Une mise à jour régulière sera réalisée.

La 1re étape : « les bonnes pratiques actuelles à pérenniser »

Il s'agit, tout d'abord, de recenser **les bonnes pratiques actuelles** identifiées comme répondant aux finalités du développpement durable. Elles sont réalisées à l'occasion d'un projet routier par le bureau d'études qui a en charge le projet. L'objectif est donc de les faire connaître et les diffuser à l'ensemble du service afin de les rendre systématique sur tous les projets du service.

Le logo suivant symbolise les « bonnes pratiques actuelles à pérenniser »

La 2e étape : « les nouvelles pratiques à développer »

Ensuite, il est proposé d'identifier de **nouvelles pratiques à développer.** Les idées germent au fil du déroulement des différentes opérations. Les objectifs sont, dans un premier temps, de les expérimenter puis, dans un second temps, d'en dresser un bilan et de procéder éventuellement à un réajustement. Lorsqu'une « nouvelle pratique » a été mise en place avec succès à plusieurs reprises, elle devient une « bonne pratique ».

Le logo suivant symbolise les « nouvelles pratiques à développer »

Ce guide fait donc l'objet d'un enrichissement permanent grâce, notamment, à la participation active de l'ensemble des agents du service. Ce guide a vocation à avoir un usage et une diffusion internes au service. Il pourra par la suite être adapté à d'autres services routiers.

Un suivi et une évaluation sont également prévus.

Qu'est ce qu'une bonne ou nouvelle pratique ?

Il s'agit d'une :

- Action conduite pour une **OPÉRATION D'INVESTISSEMENT ROUTIER**
- Action **VOLONTAIRE** réalisée en plus du respect du cadre réglementaire obligatoire
- Action menée en faveur de l'un des **9 ENJEUX DE DÉVELOPPEMENT DURABLE** identifiés par le SGPI

La présentation des enjeux

Neuf enjeux ont été identifiés par le service. Ils se traduisent concrètement par **des actions** pouvant être initiées à différentes phases d'un projet routier (des études préliminaires jusqu'à l'évaluation finale) et devant se poursuivre lors des phases suivantes.
En vignette, apparaît la ou les finalités de référence figurant en page 6.

Renforcer la concertation avec l'ensemble des acteurs

BESOINS ESSENTIELS

Deux types de communication coexistent : une communication formalisée se tenant à des phases pré-définies d'un projet routier et une communication volontaire, engagée dès la phase amont.

Ces deux communications sont complémentaires. Elles permettent, via une analyse locale, d'enrichir et de faire évoluer les projets. De plus, elles favorisent l'acceptabilité des projets grâce à une participation des différents acteurs.

Repositionner la route comme un élément utile à tous les modes de transport

CONSOMMATION ET PRODUCTION — BESOINS ESSENTIELS

La conception et la réalisation d'une opération routière intègrent des réflexions sur l'état actuel et les projets des autres modes de déplacements et leurs projets conduits par le Département et ses partenaires.
La prise en compte des différents modes de transport doit veiller à ne pas se contenter d'une juxtaposition. Elle doit tendre, en anticipant les besoins futurs, à une réelle complémentarité et accessibilité.

Favoriser les aspects sociaux et socio-économiques des territoires

COHÉSION SOCIALE — CONSOMMATION ET PRODUCTION

Des études permettent, dans un premier temps, d'identifier et d'estimer l'efficacité socio-économique d'un projet routier. Puis dans un second temps, suite à cette évaluation, il s'agit de limiter et/ou réduire ces effets négatifs du projet et valoriser ses effets positifs.

Préserver la faune et la flore

RESSOURCES BIODIVERSITÉ — BESOINS ESSENTIELS

La nature est fragile. Il s'agit de la prendre en compte, dans sa globalité, lors des études réglementaires et lors de projets volontaires, le plus en amont possible. Le but est de préserver, autant que possible, les milieux traversés.

Veiller à l'insertion des routes dans le paysage

RESSOURCES BIODIVERSITÉ — BESOINS ESSENTIELS

Les infrastructures de transport doivent s'intégrer dans le paysage et le patrimoine historique afin de pas les perturber. Une attention particulière est donc accordée à ce type d'insertion.

Veiller à la santé et à la sécurité

CLIMAT — RESSOURCES BIODIVERSITÉ — COHÉSION SOCIALE

L'amélioration de la sécurité est souvent l'un des principaux enjeux des projets réalisés par le service. En plus de la sécurité des personnes, les risques naturels et technologiques sont identifiés et pris en compte.

De plus, des moyens sont développés pour connaître les niveaux de pollutions sonores et atmosphériques actuels et futurs. A partir de là, des solutions conduisent à supprimer les nuisances afin d'optimiser le confort de la population.

Protéger les ressources primaires

RESSOURCES BIODIVERSITÉ

Lors des phases d'études et jusqu'à la réalisation, les techniciens cherchent à limiter les impacts sur les ressources, notamment l'eau et le sol. Différentes mesures permettent d'en assurer la protection.

Réduire la consommation d'espace

CONSOMMATION ET PRODUCTION — RESSOURCES BIODIVERSITÉ

L'impact d'une infrastructure routière sur le foncier est intégré aux réflexions. L'objectif poursuivi est de réduire la consommation spatiale d'un projet d'infrastructure. Différentes possibilités apparaissent : d'une part, limiter et gérer les emprises nouvelles et d'autre part, réaménager les emprises existantes.

Expérimenter des techniques et matériaux innovants

CONSOMMATION ET PRODUCTION — RESSOURCES BIODIVERSITÉ

Le service s'informe et communique sur des innovations, et parfois des expérimentations possibles afin d'optimiser les techniques actuelles.

Pourquoi entreprendre la démarche de l'éco-route ?

- **AGIR POUR LES CITOYENS** en pensant aujourd'hui les éco-routes de demain
- **ETRE EXEMPLAIRE** en montrant qu'il est possible d'agir à tous les niveaux et dans tous les domaines
- **FÉDÉRER LES AGENTS** autour d'un projet commun en créant une dynamique au sein du service

Rappel : Les Phases, le contenu et la durée d'une opération routière

PHASE 1 : LES ETUDES PRELIMINAIRES	L'étude d'opportunité L'étude de faisabilité	Durée : 6 mois à 1 an
PHASE 2 : LES ETUDES PREALABLES A LA D.U.P.	L'avant-projet Le dossier de D.U.P.	Durée : 3 à 5 ans
PHASE 3 : LA CONCEPTION ET LA REALISATION	Le projet Les acquisitions foncières Les travaux	Durée : 3 à 4 ans
PHASE 4 : L'EVALUATION ET LE SUIVI	Le transfert au gestionnaire L'évaluation - le bilan Le suivi	Durée : 1 an Durée : tous les ans ou en fonction des critères de suivi

INFO+

CONSEIL GÉNÉRAL BAS-RHIN

CONSEIL GÉNÉRAL DU BAS-RHIN
HÔTEL DU DÉPARTEMENT
Place du Quartier Blanc / 67964 STRASBOURG cedex 9
Tél : **03 88 76 67 67** / Fax : **03 88 76 67 97**

www.bas-rhin.fr

PÔLE AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
DIRECTION DES ROUTES,
DES TRANSPORTS ET DES DÉPLACEMENTS

→ **SÉVERINE ÉTLING**
Tél. : 03 88 76 65 59 / Fax : 03 88 76 67 73
severine.etling@cg67.fr

→ **ALAIN HOUSSEMENNE**
Tél. : 03 88 76 67 36 / Fax : 03 88 76 67 73
alain.houssemenne@cg67.fr

DÉVELOPPEMENT DURABLE

Direction de la Communication CG Bas-Rhin / Décembre 2010 / Photos : SGPI-CG Bas-Rhin